# Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer

*Herziene druk*



*Ministerie van* **Binnenlandse Zaken** *en* **Koninkrijksrelaties**

# Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer

*Herziene druk*

*Tekst zoals deze luidt na de eind 2003 vastgestelde wijzigingen*

# Inhoud

# 1 Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dit artikel bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen. Ingevolge artikel 91 van het RVV 1990 mogen zij als voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van dit RVV 1990 voorzover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Deze brancherichtlijn is opgesteld om de werkgevers en het personeel van de brandweerkorpsen een handreiking te bieden bij het op verantwoorde wijze toepassen van de regelgeving inzake vooral het gebruik van de optische en geluidssignalen en de opleiding daarvoor. De inhoud van deze brancherichtlijn is niet verplichtend. Niettemin verdient het aanbeveling om zoveel mogelijk in overeenstemming met de brancherichtlijn te handelen. Zij is tot stand gekomen na veel overleg tussen het "brandweerveld" en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In voorkomend geval zal het Openbaar Ministerie bij een (strafrechtelijk) onderzoek de in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten meewegen.
De bestuurder van een brandweervoertuig blijft steeds strafrechtelijk verantwoordelijk en het gebruik van de optische en geluidssignalen rechtvaardigt niet dat het overige verkeer in gevaar wordt of kan worden gebracht (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994). Dit houdt in dat wanneer – ondanks het handelen volgens de brancherichtlijn en het gevolgd hebben van een chauffeursopleiding – een verkeersongeval plaatsvindt waarbij een brandweervoertuig is betrokken dat optische en geluidssignalen voerde, een (strafrechtelijk) onderzoek zal moeten plaatsvinden naar de toedracht van het ongeval. De in de brancherichtlijn neergelegde uitgangspunten zullen in dit onderzoek worden meegewogen.
Het Openbaar Ministerie zal in dergelijke gevallen eveneens rekening houden met het feit dat de betrokken chauffeur de maatschappij – onder druk van grote spoed – als hulpverlener ten dienste was.
Vanzelfsprekend zal tot strafrechtelijke vervolging worden overgegaan wanneer de brandweerchauffeur gezien de gegeven situatie een ontoelaatbare mate van gevaar heeft doen ontstaan en er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving.

Het staat de werkgevers (in het algemeen de colleges van Burgemeester en Wethouders en de besturen van de regionale brandweren) vrij om voor hun korpsen deze brancherichtlijn aan te vullen met specifieke punten die zijn toegesneden op situaties in hun gemeente of regio. In dat geval verdient het met het oog op bijstandsverlening aanbeveling dat ook de korpsen van andere gemeenten en regio's worden geïnformeerd.

### Opmerking van de bewerker

*In deze editie is de brochure Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen brandweer gepubliceerd zoals zij per 1 juli 2002 van kracht werd, doch met verwerking van de eind 2003 vastgestelde wijzigingen.*

# 2 Toepassingsbereik

Onder ‘brandweer’ wordt in de brancherichtlijn verstaan:

a. de gemeentelijke en regionale brandweren als bedoeld in de Brandweerwet 1985;
b. de brandweerorganisaties op burgerluchtvaartterreinen als bedoeld in artikel 2 van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen;
c. de brandweerorganisaties op een militair terrein;
d. de bedrijfsbrandweerorganisaties.

De brancherichtlijn is van toepassing op de brandweervoertuigen die uitrukken in opdracht van een alarmcentrale van de overheid, dan wel in het geval van een bedrijfsbrandweer, op voertuigen die na een gemelde calamiteit van deze regionale alarmcentrale toestemming hebben gekregen om zich als een voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven.

# 3 De omschrijving van het begrip dringende taak

Een dringende taak is voor de brandweer een taak ter voorkoming of beëindiging van een voor de mens levensbedreigende situatie of van een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat.
Voorts kan in uitzonderlijke gevallen ook het redden van dieren een dringende taak zijn.
Deze algemene omschrijving van het begrip dringende taak is hieronder nader uitgewerkt:
een uitruk naar een brand, brandgevaar, of ongeval waarbij redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is, dat een mens acuut gevaar loopt;

een uitruk naar een brand waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat al dan niet door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving bestaat;

een uitruk na een automatische brandmelding;

een uitruk naar een gebouw waarbij de automatische blusinstallatie in werking is getreden;

een uitruk naar een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat een mens acuut gevaar loopt, of aanzienlijke maatschappelijke of milieuschade ontstaat.

# 4 Prioriteitstelling uitrukken

Er worden 3 prioriteiten van uitrukken met de bijbehorende beslissingsbevoegdheid onderscheiden. De centralist van de alarmcentrale stelt als eerste de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast. De hoogst leidinggevende (bevelvoerder, officier van dienst) is bevoegd om deze prioriteit bij te stellen. Deze dient een bijstelling van de prioriteit altijd te melden aan de centralist van de alarmcentrale. Op het moment dat een leidinggevende (de bevelvoerder of de officier van dienst) ter plaatse van het incident aanwezig is, stelt de hoogst leidinggevende de prioriteit van de uitrukkende voertuigen vast.

### *Prioriteit 1 (dringende taak)*

Een uitruk waarvan de centralist van de alarmcentrale vindt dat er sprake is van een dringende taak, zoals genoemd in punt 3 van deze brancherichtlijn.

De uitrukkende voertuigen hebben toestemming van de alarmcentrale om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De bevelvoerder van een voertuig is bevoegd om te beslissen om geen gebruik te maken van deze toestemming. Wanneer de bevelvoerder daartoe besluit (er is dan dus geen sprake van een voorrangsvoertuig), zal deze dit melden aan de alarmcentrale.

### *Prioriteit 2 (noodzaak om ter plaatse te komen)*

Een uitruk zonder dringende taak, maar met een noodzaak om ter plaatse te komen waarbij gebruik gemaakt mag worden van de vrijstelling die de minister van Verkeer en Waterstaat aan de brandweer verleend heeft met het oog op het uitvoeren van haar in artikel 1 van de Brandweerwet 1985 opgedragen werkzaamheden[1] (er is dan geen sprake van een voorrangsvoertuig).

De uitrukkende voertuigen hebben geen toestemming van de alarmcentrale om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. De bevelvoerder van een voertuig is bevoegd om gebruik te maken van één of meer van de hierboven genoemde vrijstellingen voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij geen sprake is van een voorrangsvoertuig.

[1] Beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 juli 1999, nr. DPG/vv/u.99.02776

De bevelvoerder van een voertuig is op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid bevoegd om te beslissen dat er toch sprake is van een dringende taak en op te schalen naar een prioriteit 1 uitruk. Wanneer de bevelvoerder daartoe besluit (er is dan dus sprake van een voorrangsvoertuig), zal deze dit melden aan de alarmcentrale.

### *Prioriteit 3 (overige uitrukken)*

Alle overige uitrukken.
De uitrukkende voertuigen mogen geen gebruik maken van optische en geluidssignalen en evenmin van een vrijstelling. Zij dienen zich aan alle verkeersregels te houden die ook voor het overige verkeer gelden.

# 5 Het rijden door rood licht

Het door rood licht rijden is alleen toegestaan bij ‘prioriteit 1’ uitrukken.

Indien rood uitstralende verkeerslichten worden gepasseerd dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht. De maximale snelheid hierbij dient lager te zijn dan 20 km/uur en bovendien mag het rijden door rood licht geen onnodig gevaar opleveren voor de overige weggebruikers.

Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt niet door rood licht gereden.

# 6 Maximumsnelheden

Het overschrijden van de maximumsnelheid is alleen toegestaan bij ‘prioriteit 1’ uitrukken.
Bij het overschrijden van de ter plaatse geldende maximumsnelheid dient de nodige voorzichtigheid te worden betracht. De ter plaatse toegestane snelheid wordt met niet meer dan 20 km/uur overschreden.

Op woonerven wordt stapvoets gereden.

Op de vluchtstrook is de snelheid maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het andere verkeer, doch maximaal 80 km/uur). Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/uur, mag op de vluchtstrook toch 50 km/uur gereden worden.

# 7 Tegen het verkeer inrijden

Bij niet-gescheiden rijbanen (bij ‘prioriteit 1’ en ‘prioriteit 2’ uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:
kortstondig over een afstand die vrij is en te overzien is;
in overige gevallen alleen onder politie begeleiding.

Bij gescheiden rijbanen (alleen bij ‘prioriteit 1’ uitrukken) is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:
alleen na toestemming van de alarmcentrale, waarbij zeker gesteld is dat het tegemoetkomende verkeer is stil gelegd;
in alle overige gevallen alleen onder politiebegeleiding.

Bij éénrichtingverkeer straten is het tegen het verkeer inrijden toegestaan:
wanneer de aangegeven rijrichting geblokkeerd is (bij ‘prioriteit 1’ en ‘prioriteit 2’ uitrukken);
wanneer sprake is van een significante tijdwinst (bij ‘prioriteit 1’ uitrukken);
de snelheid dient zodanig te zijn dat gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is.

# 8 De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen

De optische en geluidssignalen worden alleen gevoerd als dit leidt tot een veiliger verkeerssituatie en/of een kortere rijtijd van het uitrukkende voertuig.
Wanneer besloten wordt om het blauwe zwaailicht en de tweetonige hoorn te voeren (en dat kan alleen bij 'prioriteit 1', zie hierboven), dan worden deze signalen vanaf dat moment in principe de gehele rit gevoerd.

Wanneer een brandweervoertuig tijdens de deelname aan het verkeer gebruik gaat maken van de bovengenoemde optische en geluidssignalen, gebeurt het inschakelen op een zodanige wijze dat dit geen schrikreacties oproept bij de bestuurders van voertuigen die zich in de nabijheid van het brandweervoertuig bevinden. Bij het naderen van kruisingen of splitsingen van wegen, gebeurt het inschakelen minimaal 100 meter voor de kruising of splitsing.

Wanneer een brandweervoertuig tijdens de deelname aan het verkeer wil stoppen met het voeren van de signalen, dan dient dit op een zodanige wijze te gebeuren dat hierdoor geen onduidelijkheid voor het overige verkeer wordt geschapen (dus bv. niet vlak voor of na een kruising).

# 9 Gedrag als voorrangsvoertuig

Op een rijbaan met twee rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de twee rijen voertuigen door gereden.
Op een rijbaan met drie rijstroken zonder vluchtstrook, wordt bij file tussen de voertuigen van rijstrook 1 en rijstrook 2 gereden. Op een rijbaan (met twee of drie rijstroken) met een vluchtstrook, wordt bij file gebruik gemaakt van deze vluchtstrook. De hier gehanteerde nummering is gebaseerd op de “Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek” (BPS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

# 10 Opleidingen en bevoegdheid

Chauffeurs beschikken – ongeacht de prioriteitstelling van de uitruk - over het diploma van de opleiding brandweerchauffeur. Binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze brancherichtlijn moet aan deze opleidingseis worden voldaan.

voorts:
chauffeurs zijn individueel en per voertuig schriftelijk aangewezen door of namens de commandant van de brandweer om als chauffeur van een voorrangsvoertuig op te mogen treden. Voor de categorie personenauto's kan een algemene aanwijzing op naam plaats vinden;

chauffeurs van personenauto's dienen minimaal drie jaar rijervaring te hebben met voertuigen van deze categorie, voordat als chauffeur van een dergelijk voorrangsvoertuig opgetreden mag worden;

de chauffeurs van andere voertuigen dienen minimaal drie jaar uitrukervaring te hebben als brandwacht, voordat als chauffeur van een dergelijk voorrangsvoertuig opgetreden mag worden.

# 11 Gebruik van gele zwaai- of knipperlichten

In het bijzonder wanneer een brandweervoertuig tijdens een ‘prioriteit 2’ uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer, moeten gele of blauwe zwaai- of knipperlichten gebruikt worden. Dit geldt zowel voor rijdende als voor stilstaande brandweervoertuigen. In verband met het alarmerende effect van blauwe lichten geniet het gebruik van gele lichten de voorkeur.

## 12 Inwerkingtreding

Deze brancherichtlijn wordt geplaatst in de Staatscourant en treedt in werking op 1 juli 2002.

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

G.M. de Vries

*In deze editie zijn tevens de eind 2003 door de Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vastgestelde wijzigingen van deze richtlijn verwerkt (bew.).*

# Toelichting

## 1 Inleiding

Het gebruik van optische en geluidssignalen is gebaseerd op artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990). Artikel 29 van het RVV1990 bepaalt dat bestuurders van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen hulpverleningsdiensten blauw zwaai- of knipperlicht en een twee- of drietonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.

Op grond van artikel 29 van het RVV1990 geeft de minister van Verkeer en Waterstaat nadere regels over de bovengenoemde optische en geluidssignalen en het gebruik ervan. In de Regeling optische en geluidssignalen (Stcrt. 1997, 242) zijn deze regels neergelegd.
In artikel 1 van deze regeling worden de diensten aangewezen die naast de politie, de brandweer en de ambulance gebruik mogen maken van optische en geluidssignalen.
Artikel 2 regelt de aanwijzing van de personen die in dienst zijn van de in artikel 1 aangewezen diensten.
Artikel 3 geeft de technische eisen van de optische en geluidssignalen die gevoerd mogen worden.
Artikel 4 regelt welke diensten welke signalen mogen voeren.
Artikel 5 regelt het gebruik van gele zwaai- en knipperlichten.
Artikel 6, 7 en 8 zijn overgangs- en slotbepalingen.

Om de brandweerkorpsen een handreiking te bieden bij het op een verantwoorde wijze toepassen van de desbetreffende regelgeving is deze brancherichtlijn opgesteld.

Deze brancherichtlijn is van toepassing op de uitrukkende brandweervoertuigen die optische en of geluidssignalen voeren. Alleen voertuigen die zowel blauwe zwaai- of knipperlichten als een 2- of 3- tonige hoorn voeren zijn voorrangsvoertuigen. Voertuigen die alleen blauw zwaai- of knipperlicht voeren zijn geen voorrangsvoertuigen, en hebben dus ook niet de daarbij behorende bevoegdheden!

Deze brancherichtlijn geeft de algemene richtlijnen die voor alle brandweerkorpsen van toepassing zijn. Deze richtlijnen kunnen door de werkgevers nog nader aangevuld worden door brandweerkorps specifieke richtlijnen.

Het gebruik van optische en geluidssignalen dient zodanig plaats te vinden dat artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 (en alle andere wet- en regelgeving) niet overtreden wordt. Dit artikel stelt onder andere dat het verkeer niet in gevaar mag worden gebracht.

Voorrangsvoertuigen hebben geen recht om voorrang te nemen. Het overige verkeer moet hen voor laten gaan.

Wanneer Nederlandse brandweervoertuigen in het buitenland optische en geluidssignalen voeren, dienen zij zich volgens de wetgeving in het betreffende land te gedragen. Deze wetgeving kan op essentiële punten afwijken van de Nederlandse wetgeving. Kennis van deze wetgeving is derhalve noodzakelijk. Zo is het in België verplicht om voor rood licht altijd eerst te stoppen alvorens door te rijden.

# 2 Toepassingsbereik

Deze brancherichtlijn is niet van toepassing op voertuigen van brandweerpersoneel dat na alarmering (in voertuigen die geen optische en geluidssignalen voeren) naar de brandweerkazerne komt. Voor deze categorieën voertuigen gelden de verkeersregels die ook voor al het overige verkeer gelden.

Met de omschrijving van het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt in feite aangeduid welke (bestuurders van) motorvoertuigen ten dienste van de brandweer bevoegd zijn om de bijzondere optische en geluidssignalen te gebruiken (art. 29 van het RVV 1990).

Een bedrijfsbrandweerkorps is een organisatie binnen een bedrijf of inrichting met het oogmerk het brandrisico te beperken door repressief op te treden bij brand en calamiteiten binnen dit bedrijf of deze inrichting. Het is qua opleiding en training zodanig georganiseerd dat naadloos kan worden samengewerkt met de overheidsbrandweer. Om dit te waarborgen zijn afspraken gemaakt met de overheidsbrandweer omtrent melding en alarmering, bevelvoering, werkwijze en procedures, gezamenlijk oefenen en optreden alsmede het opstellen van bestrijdingsplannen. Deze bedrijfsbrandweer wordt “op maat” georganiseerd voor de specifieke risico’s van het bedrijf of inrichting en wel zodanig dat binnen de bedrijfsuren adequaat een eerste inzet kan worden gepleegd binnen het verzorgingsgebied van het bedrijf. Buiten de bedrijfsuren is een regeling getroffen om een effectieve piketdienst te garanderen. Burgemeester en wethouders kunnen op basis van artikel 13 van de Brandweerwet 1985 bedrijven aanwijzen die over een bedrijfsbrandweer moeten beschikken. Bij hun aanwijzing stellen burgemeester en wethouders eisen inzake het personeel en materieel. Maar ook de voertuigen van bedrijfsbrandweren van bedrijven die niet zijn aangewezen vallen onder de reikwijdte van de richtlijn.
Van deze bedrijfsbrandweren moeten de bedrijfshulpverlening als bedoeld in het Arbeidsomstandighedenbesluit worden onderscheiden. Voertuigen van de laatstbedoelde organisaties vallen niet onder de reikwijdte van de richtlijn.
Het verzorgingsgebied van een bedrijfsbrandweer omvat soms meerdere bedrijfsterreinen en dan kan het noodzakelijk zijn dat bij een uitruk de voertuigen van de bedrijfsbrandweer zich over een openbare weg verplaatsen. De besturen van de regionale brandweren wordt geadviseerd om met de werkgevers van de bedrijfsbrandweren en van de brandweren op burgerluchtvaart- en militaire terreinen afspraken te maken over het uitvoeren van een dringende brandweertaak (een voorwaarde voor het mogen voeren van een bijzondere optische en geluidssignalen).

# 3 De omschrijving van het begrip dringende taak

De omschrijving van het begrip dringende taak is overgenomen van de in ontwikkeling zijnde vernieuwing van de Regeling optische en geluidssignalen.
De algemene definitie van het begrip dringende taak is ook van toepassing op de voorrangsvoertuigen van de andere hulpverleningsdiensten. Voor de brandweer is deze definitie nader uitgewerkt.
In dit punt is een limitatieve opsomming gegeven van de uitrukken waarbij sprake is van een dringende taak. Kenmerkend voor deze uitrukken is de aanwezigheid van c.q. de kans op ernstig persoonlijk letsel. Daarnaast is er sprake van een dringende taak wanneer de schade van een brand of ongeval aanzienlijk beperkt kan worden door het zo snel mogelijk ingrijpen van de brandweer.

Voor de duidelijkheid volgt hieronder een niet-limitatieve opsomming van uitrukken waarbij geen sprake is van een dringende taak:
containerbranden, waarbij geen direct gevaar is voor overslag naar een ander object;

ongevallen waarbij de schade niet verminderd wordt door een snelle opkomsttijd van de brandweer, zoals het verwijderen van een boom die op een auto zonder inzittenden gevallen is;

ritten in verband met opleiding en oefeningen;

uitrukken waarbij dieren gered moeten worden. Het redden van dieren is natuurlijk wel een taak van de brandweer, maar wordt in zijn algemeenheid niet gezien als een dringende taak. De reden hiervoor is de afweging van het risico op persoonlijk letsel in verhouding tot het belang van het redden van dieren.
Wanneer in specifieke gevallen besloten wordt om een uitruk voor het redden van dieren toch als een dringende taak te beschouwen, dan dient hier nadrukkelijk een afweging plaats te vinden tussen het belang van het redden van dieren en de kans op persoonlijk letsel.

# 4 Prioriteitstelling uitrukken

Om de meldingen in groepen in te delen is uitgegaan van een indeling in 3 prioriteiten.
De alarmcentrale is bij uitstek de instantie die in staat is om aan de hand van een melding te bepalen of er sprake is van een dringende taak. Door de melder zo goed mogelijk uit te vragen kan het aantal uitrukken met een dringende taak zo klein mogelijk gehouden worden.

De centralist van de alarmcentrale stelt de prioriteit van de eerst uitrukkende voertuigen vast.

De informatie die van belang is voor het bepalen van de prioriteit dient door de centralist aan de bevelvoerder gemeld te worden, zodat deze op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid in kan schatten of de juiste prioriteit gekozen is.

Vanwege opleiding en ervaring wordt uitgegaan van een bevelvoerder van een eerste uitrukvoertuig op het niveau van minimaal onderbrandmeester.
Op het moment dat een leidinggevende van de brandweer ter plaatse aanwezig is (een bevelvoerder of een officier van dienst), bepaalt de hoogst leidinggevende de prioriteit van de uitrukkende voertuigen.

De indeling in 3 prioriteiten geeft duidelijkheid voor de chauffeurs en bevelvoerders van de uitrukkende voertuigen met betrekking tot de toestemming en bevoegdheid die zij hebben.
Tevens ontstaat hiermee een landelijke uniformiteit binnen de brandweer.

Bij **prioriteit 1** heeft de centralist de inschatting gemaakt dat er sprake is van een dringende taak en heeft een uitrukkend voertuig toestemming om zich als voorrangsvoertuig door het verkeer te begeven. Op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid kan de bevelvoerder van een voertuig besluiten om geen gebruik te maken van deze toestemming. Vanwege de registratie dient deze dit aan de alarmcentrale te melden.

Bij **prioriteit 2** heeft de centralist de inschatting gemaakt dat er geen sprake is van een dringende taak en derhalve wordt niet uitgerukt als voorrangsvoertuig. Niettemin kan het nodig zijn om gebruik te maken van de vrijstelling die de minister van Verkeer en Waterstaat aan de brandweer verleend heeft. Wanneer het voertuig een potentieel obstakel vormt moet in dat geval geel of blauw zwaai- of

knipperlicht als obstakelverlichting gevoerd worden.
Hierbij kan bij voorbeeld gedacht worden aan werkzaamheden op of langs de openbare weg.

Wanneer de bevelvoerder van een voertuig (op grond van ervaring en plaatselijke bekendheid) van mening is dat er toch sprake is van een dringende taak dient deze dit aan de alarmcentrale te melden. In overleg met de centralist bepaalt de bevelvoerder of er wel of niet opgeschaald wordt naar een prioriteit 1 uitruk.
De melding aan de alarmcentrale is van belang voor de toetsing die de korpsleiding achteraf kan uitvoeren.

Bij **prioriteit 3** heeft de centralist inschatting gemaakt dat er geen dringende taak is, en dat het tevens niet nodig is om gebruik te maken van de vrijstelling die aan de brandweer verleend is. Het voertuig dient zich aan alle verkeersregels te houden die ook voor de andere weggebruikers gelden.

# 5 Het rijden door rood licht

Uit onderzoek blijkt dat de ernstigste ongevallen met voorrangsvoertuigen plaats vinden bij het door rood licht rijden van voorrangsvoertuigen. De huidige praktijk leert dat er soms te hard gereden wordt bij het door rood licht rijden. Om aan deze situatie een einde te maken is gekozen om een maximum snelheid van 20 km/uur toe te passen. Uiteraard dient altijd de nodige voorzichtigheid te worden betracht. Om discussies over de snelheid waarmee gereden is te voorkomen wordt de korpsen geadviseerd ongevalsregistratiesystemen in uitrukvoertuigen te monteren. Deze systemen registreren onder andere de gereden snelheid direct voorafgaande aan een botsing.

De situaties bij het passeren van spoorwegoverwegen lijken soms op het door rood licht rijden bij verkeerslichten. De snelheid van het treinverkeer kan echter zodanig hoog zijn en de afstand waarover de spoorbaan te overzien is zodanig klein dat een en ander tot onacceptabele risico's zou kunnen leiden.
Vanwege bovengenoemde reden ontraadt de richtlijn om door rood licht te rijden bij spoorwegovergangen.

De reden om bij bruggen niet door rood licht te rijden is dat het voor de chauffeur niet duidelijk is wanneer een brug daadwerkelijk geopend wordt. Steeds meer bruggen worden ook automatisch bediend.

# 6 Maximum snelheden

Op grond van artikel 91 van het RVV1990 mogen voorrangsvoertuigen afwijken van de voorschriften van het RVV1990, voorzover dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de dringende taak. Als gevolg hiervan gelden er in principe dan ook geen maximum snelheden meer voor voorrangsvoertuigen. Dit is een ongewenste situatie. Met name voor voertuigen die afgeleid zijn van vrachtwagens (waarvan de massa groter is dan 3500 kg) zijn de remwegen bij hoge snelheden dermate lang dat dit tot onveilige situaties kan leiden.

# 7 Tegen het verkeer inrijden

Het tegen het verkeer inrijden is per definitie een potentieel gevaarlijke handeling. Om het gevaar zo veel mogelijk te beperken wordt dit slechts kortstondig gedaan bij niet gescheiden rijbanen. Bij gescheiden rijbanen alleen wanneer zeker gesteld is dat het verkeer stil gelegd is, of onder politie-begeleiding.

## 8 De duur van het gebruik van optische en geluidssignalen

Om schrikeffecten in het verkeer zo veel mogelijk te voorkomen worden de optische en geluidssignalen in principe gedurende de gehele uitruk gevoerd. Wanneer de optische en geluidssignalen geen meerwaarde hebben, zoals tijdens het rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeersopstoppingen zijn, dan worden de signalen beide uitgeschakeld. Op dat moment is er dus geen sprake meer van een voorrangsvoertuig.

# 9 Gedrag als voorrangsvoertuig

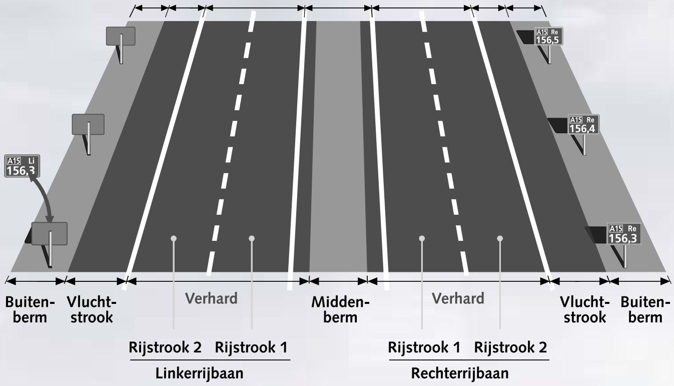
Wanneer alle voorrangsvoertuigen zich in principe op dezelfde wijze door het verkeer begeven is dit veiliger voor de voorrangsvoertuigen en voor het overige verkeer. Bovendien kunnen de overige verkeersdeelnemers voorgelicht worden hoe de voorrangsvoertuigen zich in principe zullen gedragen.

De gehanteerde nummering van de rijstroken is gebaseerd op de “Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek” (BPS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze systematiek is sinds 1990 in gebruik bij Rijkswaterstaat. Deze systematiek is inmiddels ook voor alle verkeersdeelnemers zichtbaar op de hectometerbordjes langs de kant van de weg. Voor de veiligheid van de hulpverleners en slachtoffers is het van groot belang dat dezelfde nummering gebruikt wordt. In de eerste druk van de brancherichtlijn optische en geluidssignalen was dat niet het geval.
Hieronder volgen de hoofdpunten van de BPS.

## BPS voor meerbaans wegen

1. Bepaal de uitgangspositie- sta met het gezicht naar de oplopende kilometrering.
2. Beschouw de middenberm als de as van de weg.
3. De rijbaan aan de linkerhand is de linkerrijbaan **(Li)** en de rijbaan aan de recherhand is de rechterrijbaan **(Re)** *(zie figuur 1)*.
4. De rijbaan is verdeeld in een aantal rijstroken en een vluchtstrook.
5. De rijstrook die het dichtste bij de middenberm ligt is de eerste rijstrook, de rijstrook daarnaast is de tweede rijstrook etc. *(zie figuur 1)*.
6. De vluchtstrook wordt niet apart benoemd.
7. De buitenberm aan de linkerhand is de linkerbuitenberm en de buitenberm aan de rechterhand is de rechterbuitenberm.

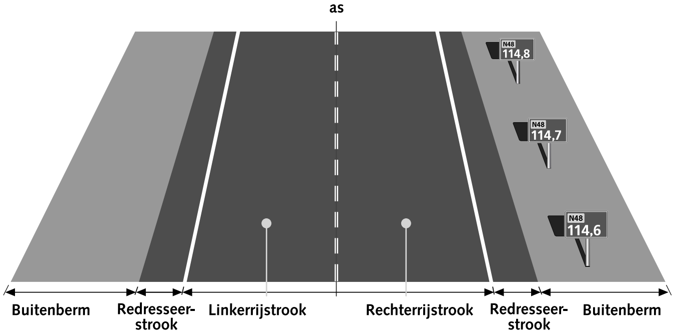
*Figuur 1*



## BPS voor enkelbaans wegen

1. Bepaal de uitgangspositie: sta met het gezicht naar de oplopende kilometrering.
2. Beschouw de as-streep als de as van de weg.
3. De rijstrook aan de linkerhand is de linkerrijstrook en de rijstrook aan de recherhand is de rechterrijstrook *(zie figuur 2)*.
4. De bermen zijn als volgt benoemd:
   De buitenberm aan de linkerhand is de linkerbuitenberm en de buitenberm aan de rechterhand is de rechterbuitenberm.

*Figuur 2*

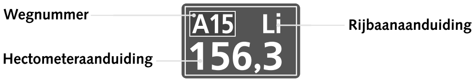


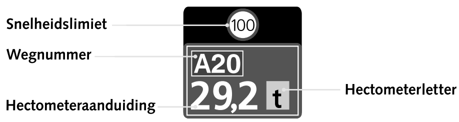

## BPS voor verbindingswegen

Een verbindingsweg zorgt voor de verbinding tussen ongelijkvloers samenkomende- of niet samenkomende wegen. Langs deze weg staan hectometerborden met rijkswegaanduiding, hectometeraanduiding en een letter.

## Op de hectometerborden kunnen de volgende gegevens staan:

1. Rijkswegaanduiding: geeft het wegnummer weer door een **A** of **N** (Autosnelweg of Niet-autosnelweg) gevolgd door een volgnummer (bv. A16 of N148).
2. Hectometeraanduiding: geeft de hectometerwaarde van de betreffende locatie (bv. 156,3).
3. Rijbaanaanduiding:
   a. Voor hoofdrijbanen: **Li** (Links) of **Re** (Rechts) afhankelijk van de oriëntatierichting (zie uitleg BPS)
   b. Voor nevenbanen (op- en afritten, parallelbanen, verbindingsbogen enz.): een hectometerletter in zwart op geel.
4. Snelheidslimiet: op autosnelwegen met wegvakken met een maximum snelheid van 100 km/uur wordt de snelheidslimiet op het hectometerbord vermeld.



# 10 Opleidingen en bevoegdheid

Alle werknemers dienen op grond van de ARBO wet opgeleid, geoefend en toegerust te zijn voor de werkzaamheden die zij uit moeten voeren. Dit geldt ook voor brandweerchauffeurs.
De basis hiervoor is een adequate opleiding. In dit geval de opleiding brandweerchauffeur die afgesloten is met een examen uit de modulaire opleidingsstructuur. In deze opleiding wordt gewezen op de strafrechtelijke en civielrechtelijke consequenties van het aanrichten van schade/ letsel tijdens de rit, het gedrag en de reactie van weggebruikers op de bijzondere signalen en het gewenste rijgedrag van de betrokken bestuurder. Overigens zal te zijner tijd een opleiding voor brandweerchauffeur wettelijk verplicht worden gesteld.
In deze brancherichtlijn is geen gelijkwaardigheidsclausule voor de opleiding brandweerchauffeur opgenomen. Wanneer men over een gelijkwaardig diploma of certificaat beschikt kan voor een deel of de gehele opleiding een vrijstelling gevraagd worden. Dit is in de modulaire opleidingsstructuur van de brandweer een gangbare werkwijze.

De chauffeurs dienen schriftelijk en per voertuig aangewezen te zijn. Door deze schriftelijke aanwijzingen ligt vast welke chauffeur op welk voertuig mag rijden. In één aanwijzing kunnen meerdere voertuigen of namen van chauffeurs opgesomd zijn. De vorm van de schriftelijke aanwijzing is niet voorgeschreven. Wel dient vast te staan dat de aangewezen persoon kennis genomen heeft van de inhoud van de aanwijzing.

## 11 Het gebruik van gele zwaai- of knipperlichten

De Regeling optische en geluidssignalen regelt eveneens het gebruik van het gele zwaai- of knipperlicht. Brandweervoertuigen die niet beschikken over een gele zwaai- of knipperlicht mogen in dergelijke gevallen blauw licht voeren.
Het gebruik van blauwe lichten is echter meer alarmerend voor het overige verkeer dan het gele. Om ongewenste effecten zoals kijkfiles zo veel mogelijk te voorkomen dient het gebruik van blauwe en gele lichten tot het noodzakelijke minimum beperkt te worden.
De Regeling optische en geluidssignalen noemt de werkzaamheden en omstandigheden waarbij een voertuig, indien de kans bestaat dat het niet tijdig door andere weggebruikers wordt opgemerkt, geel zwaai- of knipperlicht moet voeren. In het bijzonder wanneer het brandweervoertuig tijdens een ‘prioriteit 2’ uitruk een potentieel obstakel vormt voor het overige verkeer moeten zowel rijdende als stilstaande brandweervoertuigen gele of blauwe zwaai- of knipperlichten voeren. Ondanks het eventueel voeren van blauwe zwaai- of knipperlichten is in dit geval geen sprake van een voorrangsvoertuig (omdat niet gelijktijdig de geluidssignalen gevoerd worden).

## 12 Inwerkingtreding en evaluatie

De richtlijn zal met de toelichting worden geplaatst in de Staatscourant en treedt in werking op 1 juli 2002.

Voor de opleidingseis betreffende de module brandweerchauffeur wordt de overgangstermijn gesteld op vijf jaar. Dat wil zeggen dat brandweerchauffeurs binnen vijf jaar na de bovengenoemde datum van inwerkingtreding van deze brancherichtlijn in het bezit zouden moeten zijn van het diploma van de opleiding brandweerchauffeur. Het is overigens mogelijk dat binnen deze periode een wettelijke verplichting tot het beschikken over het diploma van de opleiding brandweerchauffeur in het leven wordt geroepen. Uiteraard geldt dan alleen die wettelijke verplichting.

De richtlijn zal twee jaar na het in werking treden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld worden. Het bijstellen van deze richtlijn zal eerder plaatsvinden als de desbetreffende wet- en regelgeving voor de toepassing waarvan deze richtlijn een handreiking biedt, binnen een termijn van twee jaar gewijzigd wordt.

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

G.M. de Vries

*In deze editie zijn tevens de eind 2003 door de Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vastgestelde wijzigingen van deze richtlijn verwerkt (bew.).*

# Meest gestelde vragen brancherichtlijn (per onderdeel van de richtlijn)

## Hoofdstuk 1 Inleiding

***Is de richtlijn verplicht?***

Nee, de richtlijn is niet verplicht.
Het staat de werkgevers (in het algemeen de colleges van Burgemeester en Wethouders en de besturen van de regionale brandweren) vrij om voor hun korpsen deze brancherichtlijn aan te vullen met specifieke punten die zijn toegesneden op situaties in hun gemeente of regio. In dat geval verdient het met het oog op bijstandsverlening aanbeveling dat ook de korpsen van andere gemeenten en regio's worden geïnformeerd.
Wel zal in strafrechtelijk onderzoek de richtlijn worden meegewogen in de beoordeling van het verkeersgedrag van de brandweerchauffeur. Het zeer dringende advies is om te handelen volgens de richtlijn omdat een chauffeur wel hele goede redenen moet hebben om uit te kunnen leggen dat er niet volgens de brancherichtlijn is gewerkt.

***Stel dat er een korpsorder wordt uitgevaardigd door de korpsleiding die op enig aspect afwijkt van de richtlijn. Waaraan wordt het verkeersgedrag in geval van een ongeval getoetst?***

Afwijkingen van de korpsorder dienen het minimum-niveau voor aspecten zoals genoemd in de brancherichtlijn te overstijgen en dus dient dan een toetsing aan de hand van de korpsorder te worden verricht. Betreft de korpsorder een niveau lager dan de minimale eisen, dan zal de motivatie voor de korpsorder en de brancherichtlijn tezamen als kader voor eventuele toetsing worden genomen.

***Heeft men met voertuigen die optische en geluidssignalen voeren recht op voorrang?***

Nee, voorrangsvoertuigen hebben geen recht om voorrang te nemen. Het overige verkeer moet hen voor laten gaan.

## Hoofdstuk 2 Toepassingsbereik

***Geldt de richtlijn ook voor de opkomst en de inruk?***

Nee, de richtlijn geldt voor uitruk met prio 1 en eventueel met prio 2 in opdracht van de alarmcentrale. Daarnaast mogen met gebruik van de vrijstelling van V&W bijv. busbanen worden gebruikt in verband met restdekking. Inruk kan geen reden zijn voor het voeren van optische en geluidssignalen (prio 3). Restdekking is normaal gesproken ook prio 3, maar kan in speciale gevallen een prio 2 krijgen.

***Geldt de richtlijn ook voor politie en ambulance?***

Nee, deze sectoren zijn wel gevraagd aan de ontwikkeling deel te nemen maar het is een richtlijn voor de brandweer, zie ook de titel van de richtlijn: Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer. Wel zullen politie en ambulance de brandweerrichtlijn waarschijnlijk als kapstok gaan gebruiken om hun eigen richtlijn op te stellen. Echter, door specifieke activiteiten kunnen verschillen voorkomen tussen de richtlijnen van de verschillende diensten. De brancherichtlijn is een nadere invulling op de Regeling optische en geluidssignalen 1997.

***Geldt de richtlijn ook in het buitenland?***

Nee, de chauffeur dient te handelen naar de wet- en regelgeving zoals van toepassing in het betreffende land.

***Is de richtlijn van toepassing op iedereen die in een als voorrangsvoertuig van de brandweer herkenbaar voertuig rijdt?***

Nee, de brandweer kan niet uitrukken zonder opdracht van de alarmcentrale. De ritten die personen uitvoeren in herkenbare dienstvoertuigen zijn ritten waarbij de bestuurder zich als een normale verkeersdeelnemer moet gedragen. Kortom, geen optische en geluidssignalen, geen gebruik van vrijstellingen. Het gedrag is gelijk aan dat van prio 3.

***Staat de richtlijn toe dat een vrijwilliger bij alarm met een preventievoertuig met optische en geluidssignalen zich door het verkeer begeeft op weg naar de kazerne als voorrangsvoertuig?***

Nee, in het algemeen betreft de geschetste situatie de opkomst en niet de uitruk.

***Mag een niet complete bemanning van een brandweervoertuig, die zich niet in de kazerne bevindt, bij alarm, met gebruikmaking van optische- en geluidssignalen naar de kazerne toe komen voor herbezetting van de uitrukkende voertuigen?***
Nee, herbezetting is geen rede voor gebruikmaking van optische- en geluidssignalen. Wel kan er door de alarmcentrale een prio 2 van de herbezetting worden gemaakt. Let wel: dus niet op eigen initiatief van de brandweerploeg. *Formeel is de brancherichtlijn hier niet van toepassing. Het verdient aanbeveling om toch in overeenstemming met het gestelde in de richtlijn te handelen. Dat betekent dat de desbetreffende chauffeur gezamenlijk wordt aangewezen door de korpsleiding en de werkgever van de desbetreffende chauffeur.*

## Hoofdstuk 3 De omschrijving van het begrip dringende taak

***Hoe verhoudt zich de omschrijving van het begrip 'dringende taak' in de richtlijn tot de brandweerwet 1985 in relatie tot het redden van dieren?***
Het redden van dieren wordt niet als dringende taak benoemd. Wel blijft het redden van dieren een taak van de brandweer. Algemeen wordt het risico van persoonlijk letsel ten gevolge van het rijden met signalen zwaarder gewogen dan het redden van dieren. Er kan door de bevelvoerder besloten worden toch signalen te voeren op weg naar een redding van dieren. Duidelijk dient hier een afweging plaats gevonden te hebben tussen het belang van het redden van dieren en de kans op persoonlijk letsel.

## Hoofdstuk 4 Prioriteitstelling uitrukken

***Hoe dient te worden gealarmeerd indien er nog geen prioriteitenclassificatie voor de uitruk bestaat binnen de korpsen?***
Geadviseerd wordt deze regionaal te ontwikkelen overeenkomstig de drie prioriteiten in de richtlijn. Men is vrij om reeds bestaande classificaties te handhaven. Het doel blijft duidelijkheid te verschaffen aan chauffeurs.

***Dient de centralist opnieuw te worden opgeleid?***
De centralist dient niet opnieuw te worden opgeleid, wel moet de centralist op de hoogte zijn van de werking met de prio classificaties en de inhoud van de brancherichtlijn.

***Komt een OvD altijd in prio 2?***

Nee, het kan zijn dat er geen noodzaak tot ter plaatse komen bestaat (prio 2), noch van een dringende taak (prio 1) en het dus een prio 3 betreft. Omdat er veelal geen sprake is van een dringende taak voor de OvD zal het merendeel van de ritten van een OvD veelal een prio 2 of prio 3 betreffen.

***Geldt prio 1 ook bij een uitruk na een automatische brandmelding van een particuliere centrale?***

Ja, er wordt niet verbijzonderd naar een rechtstreekse (publiek) automatische brandmelding of private automatische brandmelding.

***Mag een hoogst leidinggevende die onder het niveau van onderbrandmeester is opgeleid (bijv. een hoofdbrandwacht zoals op een hulpverleningsvoertuig of autoladder/hoogwerker), de prioritering bijstellen?***

Nee, want ook deze functionaris staat bij een dringende taak onder het bevel van een bevelvoerder. Mocht er initieel geen sprake zijn van een dringende taak, maar wordt er gedurende de rit vanuit de AC hiertoe overgegaan, dan is automatisch ook een bevelvoerder betrokken. De bevelvoerder heeft de bevoegdheid tot bijstelling van de prioriteit.

***Wat is de status als je alleen meedoet met een brandweeroefening? Heb je het chauffeursdiploma alleen nodig bij de uitruk?***

Bij oefeningen worden per definitie geen optische en geluidssignalen gevoerd, maar betreft het altijd prio 3. De brancherichtlijn, en dus ook de opleidingseis, is van toepassing op uitrukken in opdracht van de alarmcentrale.

## Hoofdstuk 5 Rijden door rood licht

***Met welke snelheid dient een kruispunt over te worden gestoken indien verkeerslicht rood uitstraalt maar duidelijk is dat geen verkeer aanwezig is, bijv. 's nachts?***

Alleen bij prio 1, maximaal 20 km/u en zodanig dat het 'overig verkeer' geen gevaar loopt.

***Hoe is de snelheid van het passeren van kruisingen te controleren?***

Vooraf door rustig aan te rijden en de kilometerteller te bezien. Achteraf bijvoorbeeld door een ongevalregistratiesysteem in uitrukvoertuigen te hebben of door sporenonderzoek uitgevoerd door de technische recherche en met behulp van getuigenverslagen.

## Hoofdstuk 6 Maximumsnelheden

***Met welke maximumsnelheid mag worden gereden indien duidelijk is dat geen verkeer aanwezig is, bijv. 's nachts?***

Alleen bij prio 1 mag de max. toegestane snelheid worden overschreden, met maximaal 20 km/u ten opzichte van de plaatselijke toegestane snelheid maar zodanig dat het 'overig verkeer' geen gevaar loopt. Op woonerven stapvoets (max. ca 15 km/u).

***Wat is de aangeraden maximumsnelheid bij een aanhanger (boot, pomp en anderszins)?***

Conform de snelheid in de richtlijn voor zware brandweervoertuigen (zie ook de volgende vraag).

***Mag een zwaar brandweervoertuig met optische en geluidssignalen harder rijden dan 100 km/u op autosnelwegen waar maximaal 120 km/u gereden mag worden?***

Nee, er mag niet met meer dan 20 km/u harder worden gereden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Deze is voor zwaar wegverkeer (en dus ook zware brandweervoertuigen) op autosnelwegen 80 km/u. Een overschrijding van 20 km/u is toegestaan (dus max. 100km/u), mits prio 1, veilig, en op de hoofdrijbaan (dus niet op de vluchtstrook).

***Is er een verwachting dat een ongevallenregistratiesysteem op termijn verplicht wordt gesteld?***

Nee, de mogelijkheden worden op dit moment onderzocht. De brancherichtlijn adviseert wel een ongevallenregistratiesysteem.

***Krijgt men een bekeuring als men met een snelheid van 75 km/u wordt geregistreerd door snelheidscamera's, terwijl optische en geluidssignalen worden gevoerd, op een weg waar 50 km/u mag worden gereden?***

Nee, men rijdt met de optische en geluidssignalen en is dus een voorrangsvoertuig en deze hebben een vrijstelling van de geldende maximum snelheid.

## Hoofdstuk 7 Tegen het verkeer inrijden

***Wat te doen indien de rijbaan alleen is afgekruist en men toch tegen het verkeer in wil rijden?***

Het wel of niet tegen het verkeer in mogen rijden is niet afhankelijk van het afgekruist zijn van rijbanen. Wanneer rijbanen afgekruist zijn in de richting van het brandweervoertuig, kan er niet automatisch van uit gegaan worden dat het tegemoetkomende verkeer is stilgelegd (denk bijvoorbeeld aan spitsstroken voor het openbaan vervoer).

Tegen het verkeer in rijden mag in de volgende situaties:

- op niet-gescheiden rijbanen is dit toegestaan bij prio 1 en 2 indien kortstondig en overzichtelijk. Anders is het niet toegestaan; dan is altijd politiebegeleiding nodig;
- bij gescheiden rijbanen is het alleen toegestaan bij prio 1 indien zeker is dat tegemoetkomend verkeer is stilgelegd (dus bij afgekruiste rijbanen). Anders is het niet toegestaan en is altijd politiebegeleiding nodig;
- bij eenrichtingsverkeer bij prio 1 en 2 ingeval van blokkade.

## Hoofdstuk 8 Gebruiksduur optische en geluidssignalen

***Is het 's nachts toegestaan in een bebouwde omgeving alleen met zwaailicht aan (optische signaal) als voorrangsvoertuig te handelen?***

Nee, alleen voertuigen die zowel sirene als zwaailicht gebruiken zijn voorrangsvoertuig, dus met alleen zwaailicht mag niet als voorrangsvoertuig worden gehandeld.

***Mogen de signalen alleen worden ingeschakeld bij kruisingen om vrije doorgang te verkrijgen?***

Het in- en uitschakelen tijdens de rit is onwenselijk maar wel toegestaan (bij prio 1), echter het principe is de signalen vanaf het moment van inschakelen te voeren. Het tijdig lokaliseren van het voorrangsvoertuig door medeweggebruikers vraagt om vroegtijdige en 'langdurige' (enkele seconden) waarneming. In- en uitschakelen is dus onwenselijk, maar is toegestaan mits schrikreacties bij overige verkeersdeelnemers worden voorkomen en het overige verkeer voldoende tijd heeft om het voorrangsvoertuig waar te nemen.

## Hoofdstuk 9 Gedrag als voorrangsvoertuig

***Wat is de eerste, tweede en derde rijstrook?***
Van belang is de nummering/telling bij het doorgeven van af te kruisen stroken. Denk hierbij aan duidelijke communicatie met de wegbeheerder, dus niet alleen rijstrooknummers noemen, maar ook kort omschrijven.

***Is het overeenkomstig de brancherichtlijn indien borden langs de weg staan met hierop aangegeven dat voorrangsvoertuigen tussen de 2 rijstroken door rijden?***
Dergelijke trajecten kenmerken zich door werkzaamheden aan de weg waardoor dan weer wel en dan weer niet een vluchtstrook beschikbaar is. Omwille van de consistentie heeft men voor de oplossing gekozen over het gehele traject tussen de rijstroken door te rijden omdat deze oplossing over het gehele traject mogelijk is. Het is niet mogelijk om het gehele traject over de vluchtstrook te rijden.

## Hoofdstuk 10 Opleiding en bevoegdheid

***Is een chauffeur op dit moment bevoegd te rijden in een voorrangsvoertuig zonder de opleiding brandweerchauffeur te hebben gevolgd?***
De brandweermensen die voor 1 juli 2002 al brandweerchauffeur waren, zijn bevoegd om zonder het diploma brandweerchauffeur als brandweerchauffeur te rijden. In de brancherichtlijn is een overgangstermijn van 5 jaar opgenomen, dus op 1 juli 2007 dienen (ingevolge de brancherichtlijn) alle brandweerchauffeurs in het bezit te zijn van het diploma brandweerchauffeur.
Deze overgangstermijn geldt niet voor nieuwkomers.
Alle brandweerchauffeurs dienen uiteraard ingevolge de van toepassing zijnde regelgeving in het bezit te zijn van het rijbewijs van het voertuig waarin zij rijden.

***Is een chauffeur op dit moment bevoegd in een voorrangsvoertuig te rijden zonder schriftelijke individuele aanwijzing per voertuig?***
Nee. Ingevolge de brancherichtlijn dient een chauffeur schriftelijk aangewezen te zijn. Voor de categorie personenauto's kan een algemene aanwijzing op naam plaats vinden.

***Is een chauffeur van een personenauto op dit moment bevoegd een voorrangsvoertuig te rijden zonder 3 jaar rijervaring?***
Nee, de brancherichtlijn stelt 3 jaar rijervaring voor de categorie personenauto's.

***Is de 3 jaar uitrukervaring gekoppeld aan een bepaalde plaats in het uitrukvoertuig?***

Nee, het gaat erom dat deze persoon gedurende genoemde periode uitrukken heeft meegemaakt onder het regime van optische- en geluidssignalen en dus de hiermee gepaard gaande omstandigheden (spanning, lawaai) aan den lijve heeft ondervonden.

***Moet je ook aan de opleidingseis 'opleiding brandweerchauffeur' voldoen bij personenauto's in het algemeen en bij het besturen van een voorrangsvoertuig in het bijzonder?***

Ja, men dient in het algemeen als chauffeur van een personenauto aan de opleidingseis te voldoen. Bij het besturen van een personenvoorrangsvoertuig dient de chauffeur tevens 3 jaar rijervaring te hebben en de module brandweerchauffeur te hebben gevolgd

***Geldt voor de categorie van personenvoertuigen de uitrukervaringseis?***

De uitrukervaringseis geldt niet voor de categorie van personenvoertuigen (ook niet onder het regime van een voorrangsvoertuig).

***Moet een civiel vrachtwagenchauffeur rijdend als brandweerchauffeur ook voldoen aan de eis van 3 jaar uitrukervaring?***

Ja, het gaat erom dat men de omstandigheden onder het rijden met optische en geluidssignalen kent/heeft mee gemaakt.

***Komen er specifieke trainingen voor centralisten?***

Op dit moment worden er geen landelijke activiteiten ondernomen over dit onderwerp.

***Moet een OvD die in een busje rijdt met optische en geluidssignalen (bijv. VW transporter) en het kleine rijbewijs heeft, ook de module brandweerchauffeur in bezit hebben?***

Ja, iedere chauffeur beschikt over het diploma.

***Indien een persoon het diploma brandweerchauffeur heeft en het rijbewijs voor zware voertuigen (c, d, e) en aan de uitrukeisen voldoet mag deze dan in voertuigen met optische en geluidssignalen van het lichtere kaliber rijden (b).***

Ja.

***Indien een persoon het diploma brandweerchauffeur heeft en een rijbewijs voor lichte voertuigen (b) en aan de uitrukeisen voldoet mag deze dan in voertuigen met optische en geluidssignalen van het zwaardere kaliber rijden (c,d,e)?***
Nee.

## Hoofdstuk 11 Gebruik gele zwaai- of knipperlicht

***Is een voertuig dat geel knipperlicht voert een voorrangsvoertuig?***
Nee, er is alleen sprake van een voorrangsvoertuig als zowel blauw zwaai/knipperlicht als geluidssignaal wordt gevoerd.

***Is een op de stoep geparkeerd brandweervoertuig verplicht zwaai/knipperlichten te voeren?***
Nee, het voertuig vormt wel een obstakel maar niet voor het gemotoriseerde wegverkeer.

# Vrijstellingen

### *Artikelen uit verkeerswetgeving waarvoor vrijstelling geldt*

#### *Inleiding*

In deze bijlage vindt u de letterlijke tekst van artikelen uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en uit het Voertuigreglement waarvoor de brandweer vrijstelling heeft gekregen **zonder** dat er gebruikgemaakt hoeft te worden van optische en geluidssignalen.

Wegenverkeerswet 1994.

Vrijstelling voor een aantal artikelen uit het RVV 1990 wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat verleend op basis van artikel 147 van de Wegenverkeerswet 1994.

#### *Artikel 147*

Onze Minister kan van het bepaalde krachtens deze wet vrijstelling verlenen voor het gebruik van de weg ten behoeve van openbare of door Onze Minister daarmee gelijk te stellen diensten.

Hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement voor zover het de breedte betreft tot een maximum van 3,50 m.

#### *Artikel 40, lid 1*

Het kenteken dient behoorlijk zichtbaar op of aan het motorrijtuig of de aanhangwagen aanwezig te zijn.

RVV 1990

#### *Artikel 3*

1. Bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden.

#### *Artikel 4*
#### *voetgangers*

1. Voetgangers gebruiken het trottoir of het voetpad.
2. Zij gebruiken het fietspad indien trottoir en voetpad ontbreken.
3. Zij gebruiken de berm of de uiterste zijde van de rijbaan, indien ook een fietspad ontbreekt.

### *Artikel 10*
### *andere bestuurders*

1. Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 (fietsers, bromfietsers, bestuurders van een invalidenvoertuig en ruiters), gebruiken de rijbaan. Zij mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad of het ruiterpad.
2. Andere bestuurders dan fietsers, bromfietsers en bestuurders van een invalidenvoertuig mogen fietsstroken met doorgetrokken strepen niet gebruiken.

### *Artikel 11*

1. Inhalen geschiedt links.

### *Artikel 23*

1. De bestuurder mag zijn voertuig niet laten stilstaan:
a. op een kruispunt of een overweg;
b. op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook;
c. op een oversteekplaats of binnen een afstand van vijf meter daarvan;
d. in een tunnel;
e. bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering dan wel, ingeval die markering niet is aangebracht, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord;
f. op de rijbaan langs een busstrook en;
g. langs een gele doorgetrokken streep.

### *Artikel 24*

1. De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren:
a. bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan;
b. voor een inrit of een uitrit;
c. buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg;
d. op een parkeergelegenheid voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het onderbord aangegeven categorie voertuigen, op een andere wijze dan op het onderbord is aangegeven, dan wel op de dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden
en
e. langs een gele onderbroken streep.
2. De bestuurder mag zijn voertuig voorts niet dubbel parkeren.

### *Artikel 25*

1. Het is verboden in een parkeerschijfzone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.
2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep, is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan, indien het motorvoertuig overeenkomstig het door Onze Minister bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf, waarop het tijdstip staat aangegeven waarop met parkeren is begonnen en de toegestane parkeerduur niet is verstreken.

### *invalidenparkeerplaats*
### *Artikel 26*

Op een invalidenparkeerplaats mag slechts worden geparkeerd:

a. een invalidenvoertuig;
b. een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin een geldige invalidenparkeerkaart duidelijk zichtbaar is aangebracht of
c. indien de invalidenparkeerplaats is gereserveerd voor een bepaald voertuig, dat voertuig.

### *Artikel 42*

1. Het gebruik van de autosnelweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van tenminste 60 km per uur mag en kan worden gereden.
2 Het gebruik van de autoweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van tenminste 50 km per uur mag en kan worden gereden.

### *Artikel 43*
### *op auto(snel)weg*

1. Het is de bestuurders verboden op een autosnelweg of autoweg hun voertuig te keren of achteruit te rijden.
2. Het is de bestuurders voorts verboden op de rijbaan van een autosnelweg of autoweg hun voertuig te laten stilstaan.
3. Behoudens in noodgevallen is het de weggebruikers verboden op een autosnelweg of autoweg gebruik te maken van de vluchtstrook, de vluchthaven of de berm.

4. Op een autosnelweg is het bestuurders van een samenstel van voertuigen met een totale lengte van meer dan 7 meter en van een vrachtauto verboden op een rijbaan met drie of meer rijstroken enig andere dan de twee meest rechts gelegen rijstroken te gebruiken. Het verbod geldt niet voor het geval zij moeten voorsorteren.

### Artikel 46

1. Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.
2. Indien het erf tevens is aangeduid als parkeerschijfzone, is ten aanzien van het parkeren van voertuigen artikel 25 van toepassing.

### Artikel 59

1. Bestuurders van een motorvoertuig en de naast hun gezeten passagiers moeten gebruik maken van de voor hen beschikbare autogordel. Naast de bestuurder gezeten passagiers jonger dan 12 jaren die korter zijn dan 1.50 meter moeten gebruik maken van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel dat is voorzien van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, vierde lid, van de wet.
2. Andere dan de in het eerste lid bedoelde passagiers moeten eveneens gebruik maken van de voor hen beschikbare autogordel. Indien deze passagiers jonger zijn dan twaalf jaren en korter zijn dan 1.50 meter, moeten zij gebruik maken van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel als bedoeld in het eerste lid, indien dit aanwezig is. Indien een dergelijk kinderbeveiligingsmiddel niet aanwezig is, moeten passagiers van 3 tot 12 jaren die korter zijn dan 1.50 meter gebruik maken van de voor hen beschikbare autogordel. Passagiers van 0 tot 3 jaren behoeven alsdan geen beveiligingsmiddel te gebruiken.

### Artikel 62
### tekens

Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden voor zover het betreft de verkeerstekens op de borden C1, C2, C4, C6, C7, C10, C12, C16, C17, C18, D1, D2, D4, D5, D6, D7, E1, E2, E5,E7, E8, F7.

### Artikel 73

Bij rijstrokenlichten betekent:

b. rood kruis: de rijstrook mag niet worden gebruikt;

d. afbeelding van 'BUS': de rijstrook mag slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus.

### Artikel 76

Een doorgetrokken streep heeft de volgende betekenis:

a. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, met verkeer in beide richtingen: bestuurders mogen de streep niet naar links overschrijden en zich niet links van de streep bevinden, tenzij aan de rechter zijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;

b. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, voor verkeer in ??n richting: bestuurders mogen de streep niet overschrijden, tenzij tussen de bestuurder en de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht.

### Artikel 77

Bestuurders mogen verdrijvingsvlakken niet gebruiken.

### Artikel 78
### strook

Bestuurders van een motorvoertuig die op een kruispunt een bepaalde richting willen volgen moeten gebruik maken van de voorsorteerstrook waarin deze richting wordt aangegeven.

### Artikel 81

Busbanen en busstroken mogen slechts gebruikt worden door bestuurders van een lijnbus.

### Artikel 98

Tot 1 januari 2000 blijven de borden 37 en 38 van het op 1 november 1991 ingetrokken Reglement verkeersregels en verkeerstekens (stb.1996, 181) van kracht. De in het voertuigreglement vervatte bepalingen die betrekking hebben op onverharde wegen gelden tot deze datum ook ten aanzien van door deze borden aangeduide wegen.

**Uitgave**
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Directie Rampenbeheersing en Brandweer
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

**Servicevoorlichting**
T (070) 426 60 38
E info@minbzk.nl
I www.minbzk.nl

**Productiebegeleiding**
Directie Voorlichting en Communicatie

**Vormgeving**
Lumen, Rotterdam (Ab Bol)

**Druk**
Artoos, Rijswijk

December 2003
vm154/23658

